

11. Beleid voor nieuwe mobiliteit

Dirk Lauwers

Het gaat niet goed met de mobiliteit in en om Antwerpen. De files worden jaar na jaar langer, zowel op de ring en de snelwegen als in de straten van de stad. En we weten stilaan dat al dat autoverkeer slecht is voor onze gezondheid. Dit autoverkeer komt voor een groot deel van buiten de stad. Kempenaars bijvoorbeeld, die in de stad komen werken of winkelen, of op de ring voorbij komen gereden. Antwerpenaars zelf gebruiken meer het openbaar vervoer of de fiets, of ze stappen naar hun bestemming. Maar globaal gezien is de mobiliteit in het Antwerpse vooral automobility: 69% van de verplaatsingen gebeurt met de auto. Dat is veel meer dan in andere stedelijke gebieden. Zo wordt in Amsterdam en Kopenhagen meer gefietst dan met de auto gereden. In vele Franse steden verplaatsen mensen zich vaker met het openbaar vervoer dan met de auto. Niet zo in Antwerpen. En voor al dat autoverkeer is er niet genoeg ruimte op de wegen en in de straten: dat geeft dus files. Hallucinant veel en lange files: op de snelwegen in het Antwerpse is de filezwaarte (de lengte van de files vermenigvuldigd met de duur ervan) de voorbije vier jaar met niet minder dan 52% toegenomen. Je kunt het je zo voorstellen: alleen al op die snelwegen stond er eind 2016 elke dag gedurende een uur een file van alles samengeteld 233 kilometer lang.

1. Snelwegen en de stad

Snelwegen en stad hebben een moeilijke relatie, ze lijken niet met elkaar te verzoenen. De benadering van de BAM stuit al enkele decennia op verzet. Zo rijdt niet enkel het verkeer maar ook het beleid zich vast. De impasse is doorbroken door de burgerbe-

wegingen, die zelf met een alternatief kwamen: Ringland. Sinds enkele jaren is het duidelijk dat het wel mogelijk is om een draagvlak – en zelfs enthousiasme – voor een infrastructuurproject te genereren. Een infrastructuurproject nieuwe stijl weliswaar: geen open verkeersriolen maar stadsprojecten die de leefbaarheid en de stadsontwikkeling ten goede komen. De komst van de intendant wijst erop dat de overheid die nieuwe visie op infrastructuur bevestigt, en dat ze begrijpt dat infrastructuurprojecten alleen door samenwerking tussen overheid en burgers kunnen uitgewerkt worden. Cocreatie moet de standaard worden bij het ontwerp van projecten die met verkeer – en dus met de stad – te maken hebben. Het Ringland-project zelf, het tiende stadsdistrict, moet er komen. Rond de binnenstad kan zo niet minder dan 400 ha nieuw stadsgebied – dat is 1,5 keer de oppervlakte van die binnenstad – gecreëerd worden. Ringland plant er voor 80% groen, maar behalve dat groen dus ook heel veel ruimte voor wonen, kantoren, voorzieningen en andere functies. Verdichting en nabijheid i.p.v. verder verkavelen in het buitengebied. Nieuwe bestemmingen en vertrekpunten die wel een alternatief voor de auto bieden, zoals in veel van die verkavelingen.

2. Nieuwe mobiliteit

Elektrische wagens zullen de bestaande files niet oplossen, zelfs niet de milieuproblemen die het autoverkeer veroorzaakt. Als auto's door stadstraten rijden zullen die stiller zijn maar op de snelwegen – boven de 70 kilometer per uur – zullen we de banden even hard horen als vandaag. Ook fijn stof – niet van de uitlaatgassen uiteraard, maar wel van de banden en andere roterende onderdelen – blijft mogelijk een probleem. En de zelfrijdende wagen? Die komt eraan, maar de overname van de stuurtaken van de chauffeur zal stap voor stap gebeuren. Ook de menging van dergelijke voertuigen met fiets- en voetgangersverkeer stuit op nog heel wat op te lossen vraagstukken. Mogelijk is het in colonne rijden van vrachtwagens een van de eerste toepassingen die breed uitgerold zal worden. Met het vele vrachtverkeer op de ring en het havenverkeer zal dit zeker merkbaar worden. Dat is in de discussie over de tracés aansluitend op een bijkomende Scheldetunnel een extra argument om te kiezen voor een haventracé en – ruimer gesteld – om het vrachtverkeer zo veel mogelijk ver van stad te houden. Maar zeker in de stad zijn die autonome voertuigen geen oplossing voor het mobiliteitsprobleem. Het positiefste effect zou kunnen zijn dat op termijn minder parkeerplaatsen nodig zijn, en dus ruimte vrijkomt voor andere vormen van mobiliteit, voor groen en plekken om te vertoeven.

Hoe dan ook moeten we in Antwerpen niet in een verre toekomst maar zo snel als mogelijk op een andere manier mobiel worden. Daarvoor is een ander beleid nodig. Mensen staan niet voor hun plezier in de file, en al helemaal niet op een overvolle tram of bus. Ze gaan zeker ook niet voor de lol in een straat wonen waar het door de uitlaatgassen van het voorbijkomende verkeer ongezond leven is. Auto's kunnen de eerstkomende jaren niet uit de stad weggedacht worden. Maar het kunnen er wel veel

minder zijn. Antwerpenaars zouden ook op een andere manier mobiel kunnen zijn, en bezoekers zouden zich op een andere manier kunnen verplaatsen.

Dat gebeurt in vele steden, en niet in ontwikkelingslanden. In steden als Wenen, Parijs, Kopenhagen, Amsterdam en Bremen wordt de auto maar half zo veel gebruikt als in Antwerpen. Het spijtige voor Antwerpen is dat het verschil de laatste jaren alleen maar groter wordt. In de meeste steden van het kaliber van Antwerpen (of groter) neemt het autogebruik af, in Antwerpen neemt het zeker sinds het laatste jaar zelfs nog toe.

Maar om ook in de stad meer mensen ertoe aan te zetten om meer duurzame, minder storende vormen van mobiliteit te kiezen is een ander beleid nodig. Dat andere beleid moet dus vooral alternatieven aanbieden: vlot en comfortabel openbaar vervoer, mogelijkheden om veilig en aangenaam te fietsen... Voor wie toch aan de auto verslaafd blijft zullen er overtuigende argumenten moeten komen: duurdere parkeertarieven bijvoorbeeld. Dat klinkt niet sympathiek, maar betalen doen we toch: ofwel door tijdverlies (lang naar een parkeerplaats zoeken), ofwel door een hoger tarief te betalen wanneer we écht met de auto in de stad moeten zijn.

3. Antwerpen beter bereikbaar maken

Je hebt Antwerpen en de rest is parking: dat klopte misschien vroeger, maar er is de laatste tijd heel wat parking bijgekomen, binnen de Singel en zeker in districten als Wilrijk. En er zijn plannen voor nog meer parkeerplaatsen.

Tegenwoordig komen de meeste mensen die in de stad werken of ze bezoeken de stad met de auto. Meer dan twee op drie mensen van buiten de stad parkeren hun wagen in een straat, op een plein of op een parking of in een publieke parkeergarage.

Mensen die van heel ver komen kunnen Antwerpen vlot bereiken via de treinverbinding met de luchthaven van Zaventem Brussel-Nationaal. Het stadsbestuur moet dat in haar toeristische brochures en op haar websites duidelijk vermelden en er bij de NMBS op aandringen dat de aangekondigde treinen daadwerkelijk rijden en niet gecancelled worden. De luchthaven van Deurne is dus echt niet nodig voor lijnvluchten of chartervluchten. Je staat zo in Zaventem. Of Deurne nodig is voor zakenvluchten is ook een discussie waard. Het luchthaventerrein zou een prachtig park kunnen worden, dat aansluit op een groene zone richting Vremde, Broechem en Lier, en aan de randen plaats kunnen bieden aan wonen en ondernemen.

Zou pas een echte service zijn voor bezoekers van Antwerpen: meer hogesnelheidstreinen vanuit Nederland en Frankrijk en rechtstreeks naar Duitsland en Groot-Brittannië. Het spoorvervoer kan ook veel meer betekenen voor meer doordeweekse verplaat-

singen. Het AGEN (Antwerps Gewestelijk Expresnet) kan mensen vanuit Brecht, Herentals, Lier, Kontich, Boom, Beveren, Kalmthout en een hele reeks stations die dichterbij de stad liggen vlot naar het centrum brengen. Voor mensen die te ver van de stations wonen kunnen fietsstallingen voorzien worden en goede fietsverbindingen naar Antwerpen aangelegd worden. Voor wie fietsen niet ziet zitten of nog verder van de stations woont zijn park-and-rides een oplossing. Om pendelaars ervan te overtuigen om niet meer in de file te gaan staan, zou het Singelspoor vrijgemaakt kunnen worden voor treinverbindingen met stations in Zuid, Berchem, Oost, Stenenbrug, Schijnpoort, Dam, Luchtbal. Het stadsbestuur moet dit met de NMBS uitwerken en in Brussel op tafel slaan zodat die stadstreinen echt gaan rijden.

4. Antwerpen tramstad

Antwerpen moet opnieuw een echte tramstad worden, niet alleen voor de Antwerpenaars maar ook voor wie van de rand of verder komt. Een tram naar Malle via Oelegem: niet de oude boerentram, maar een moderne nieuwe 'lightrail' die voor de Kempenaars een comfortabel alternatief voor de eigen wagen biedt. Even noodzakelijk: een aantal nieuwe tramlijnen van en naar Ekeren, Ranst, Kontich en voldoende park-and-rides als alternatief voor de files.

Met hoogwaardige fiets- en openbaarvervoerverbindingen naar de stadsrand moet het mogelijk zijn om de komende jaren niet meer, maar minder autoverkeer in en om Antwerpen te verkrijgen zonder dat de stad daarom slechter bereikbaar zou worden. In Parijs, Kopenhagen en Wenen kunnen ze het, waarom zou dat op die manier niet in Antwerpen lukken? Het is een kwestie van meer te investeren in die alternatieven en minder in extra beton voor de auto. Waarom de lat niet meteen heel hoog leggen, en tegen uiterlijk 2025 mikken op drie verplaatsingen met de auto voor wie de stad wil binnenrijden, en de rest met fiets, tram, bus of (hogesnelheids)trein. Enkel zo kunnen we meespelen in de Champions League van aantrekkelijkste steden in Europa.

5. Antwerpen, verbonden stad

De meeste verplaatsingen die Antwerpenaars doen gebeuren binnen de stad: binnen het eigen district of van het ene district naar een ander. In een verbonden stad moet het mogelijk zijn om binnen een redelijke tijdspanne vanuit de randdistricten naar het centrum te komen. Een halfuur fietsen en twintig minuten tram klinkt redelijk. Voor het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo kan dat wat langer zijn. Maar vanuit de andere districten is een tramverbinding op eigen bedding en met voorrang bij de verkeerslichten geen luxe. Dat geldt evenzeer voor Wilrijk en Ekeren. Daarbovenop: een tram-

bediening om de acht minuten tijdens de spits en om de tien minuten in de daluren overdag. Nachtrams in de weekends. Een veilige en snelle fietsverbinding vanuit elk van die districten, met vrij liggende en brede fietspaden – zo nodig sneuvelt er een parkeerstrook of zelfs een autorijstrook, zoals men dat in Kopenhagen al jaren doet – en conflictvrije, door lichten geregelde kruisingen waar nodig. Op minder dan een halfuur vanuit de districten in de binnenstad aankomen, dat is op korte termijn realiseerbaar.

Tussen de districten en de binnenstad ligt een enorme barrière: de huidige ring. Volledige overkapping ervan moet de ambitie zijn. Voor die stukken waar dat nog tien jaar of langer zal duren zouden de verbindingroutes zo snel mogelijk op plateaus moeten gelegd worden om die barrière alvast daar niet te moeten voelen. De overkapte ring moet ook een belangrijke openbaarvervoer- en fietscorridor worden die de verschillende poorten van de binnenstad met elkaar verbindt.

Figuur 1 Tramrokade en ringspoor – verbinding tussen districten (Bron: BUUR, 2015)



Ook tussen de districten die rond de binnenstad liggen zou in een tweede gordel een ringtram moeten voorzien worden – bijvoorbeeld op de Ruggevelddlaan liggen al stukken van de tramsporen die dat mogelijk zouden maken. Die verbinding kan rondgemaakt worden

via de Kaaïen. Een studiebureau heeft dat al uitgetekend en noemde het de tramrokade. Langs hetzelfde tracé kan tevens een fietsroute voorzien worden. Als in het AGENT dan ook nog het ringspoor wordt ingeschakeld, wordt Antwerpen echt een verbonden stad, waar je niet voor elke verplaatsing met het openbaar vervoer langs het centrum moet passeren. Uiteraard moet het mogelijk blijven ook met de auto van het ene district naar het andere te rijden, op voorwaarde dat de alternatieven sneller en comfortabel zijn. In de wijken zelf moet de toegankelijkheid met de auto beperkt worden. Want ook daar gelden andere prioriteiten, met name de toepassing van het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en ten slotte het privé-autoverkeer).

6. Anders beleveren

Op korte termijn moet vooral de doorgankelijkheid van de stad en stadswijken voor zware vrachtwagens aan banden gelegd worden. Gestart kan worden met een verbod op zware vrachtwagens op schoolroutes en in schoolomgevingen op de momenten dat schoolkinderen er fietsen of zich te voet verplaatsen. De volgende stap is zware vrachtwagens enkel nog toelaten op een beperkt aantal routes. Zij kunnen hun lading op overslagpunten overladen op bestelwagens die aan strenge milieueisen moeten voldoen – of beter nog: op cargo-bikes of andere (al dan niet elektrische) fietsen. Een Europese studie becijferde dat in een stad als Antwerpen minstens de helft van alle vrachtverkeer in de stad per fiets kan. Het zou helpen indien in de wijken beter doorgankelijk zouden zijn voor fietsen en kleine elektrische voertuigen. Hier ligt ook een kans voor ondernemers: in steden die zo'n beleid voeren zien we dat fietskoerierbedrijven goede zaken doen. Zo kan ingespeeld worden op de e-commerce want ook in de stad bestellen steeds meer mensen allerlei spullen via het internet. Om te vermijden dat in woonstraten steeds meer bestelwagens (vaak met Nederlandse nummerplaat) langsrijden om soms maar een klein pakje af te leveren, kan meer gewerkt worden met afleverpunten waar de klant kan langsgaan of van waaruit de levering per fiets kan gebeuren.

7. Verkeersleefbare wijken

In hoeveel Antwerpse straten kunnen ouders met gerust gemoed hun kinderen vrij laten lopen of fietsen? En voelen ouderen zich veilig als ze willen oversteken? Het is niet echt bestudeerd, maar de ervaring leert dat de stadsstraten waar mensen zich veilig voelen uitzonderingen zijn. In vele wijken werd zone 30 ingevoerd: dat is een eerste en belangrijke stap. Om woonstraten echt veilig en leefbaar te maken moet het autoverkeer er ook daadwerkelijk traag rijden. De straten moeten zo ingericht worden dat verstandige mensen stapvoets rijden in woonbuurten. Voor wie dat niet doet, moeten de pakkans en de beboeting voldoende afschrikkend zijn.

Amsterdammers gebruiken voor minder dan een op zes van hun verplaatsingen de auto. Ook in Antwerpen zou veel meer stappen en fiets, tram of bus gebruiken vanzelfsprekend moeten worden. De wijken moeten fiets- en wandelparadijzen worden, met auto's die er alleen stapvoets rijden. Dat vraagt nog heel wat meer ingrepen in de straatinrichting. Men kan voor elke wijk een stappenplan opstellen. In Londen noemen ze zo'n strategie 'Mini Holland', wijken waar het even veilig en aangenaam is om naar school, de winkel of andere bestemming te stappen of te fietsen als in een Nederlandse woonbuurt.

Leefbare wijken zullen pas mogelijk worden als auto's er niet enkel trager rijden, het moeten er ook minder zijn. Sluiproutes door de wijken moeten afgesneden worden, ofwel moet door nummerplaatherkenning de toegang ontzegd worden voor wie er niets te zoeken heeft. In verschillende steden in het buitenland is dat zo geregeld. Bewoners kunnen altijd in hun wijk, anderen moeten daarvoor een dagpas aanvragen (en uiteraard betalen) zoals dat nu in de LEZ in Antwerpen al het geval is voor bezoekers die er met een vuile diesel in willen. Het is hetzelfde principe als voor betaald parkeren langs de weg: wie een poos gebruik wil maken van het openbare domein moet daarvoor een vergoeding over hebben. Die ruimte is immers schaars. Hetzelfde geldt voor de rijweg, alleen zijn we het gewoon geworden dat die door de auto geclaimd wordt, en dat voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer geen of weinig ruimte overblijft om zich veilig en comfortabel te verplaatsen.

8. Antwerpen, wereldfietsstad

Ooit was Antwerpen meer fietsstad dan Kopenhagen. Door op autoverkeer gerichte ingrepen in de voorbije halve eeuw helt de balans vandaag naar de andere kant over. Enkel de laatste twintig jaar werkte het beleid opnieuw – en aanvankelijk heel schuchter – aan fietsvriendelijker regels en infrastructuur. Maar om de kampioensteden bij te benen zal de fiets veel meer de maat in de stedelijke verkeersinrichting moeten worden, zowel in de hoofdstraten, de wijkstraten als de woonstraten. Veel Antwerpenaars zijn vragende partij. Enkel door samen te werken met wie nu fietst of dat wel zou willen als dat veiliger kon, zal het beleid van Antwerpen een wereldfietsstad kunnen maken. Om te beginnen moeten de knelpunten worden weggewerkt en de gevaarlijke punten en straten worden aangepakt. Conflictvrije verkeerslichten moeten de regel zijn want dat is de enige afdoende maatregel om bij door verkeerslichten geregelde kruispunten dodehoekongevallen te vermijden. Nog zo'n wrevelpunt: verkeerslichten waar fietsers nodeloos veel tijd verliezen. Rechtsaf vrij voor fietsers aan verkeerslichten werkt momenteel in Brussel en op duizenden kruispunten in Franse steden. In Antwerpen hebben fietsers niets aan een beleid dat te koppig is om die maatregel in te voeren. Ook groene golven voor fietsers werken in verschillende steden in Nederland en Denemarken. En bij rood licht moet de roodtijd voor fietsers beperkt worden. Neem de wensen van de fietser als uitgangspunt, niet de vlotheid van het autoverkeer: zo

kan Antwerpen wereldfietsstad worden. En vooral: zo kan fietsen opnieuw plezierig worden in plaats van een ergerlijke, zelfs beangstigende ervaring.

9. Antwerpen, gedeelde stad

In de toekomst moeten we ons met schonere auto's en vooral meer met de fiets en het openbaar vervoer verplaatsen. Enkel zo zal de stad weer bereikbaar en leefbaar worden. De mobiliteit van de toekomst zal ook minder op bezit van vervoermiddelen gebaseerd zijn en meer op het delen ervan. Openbaar vervoer wordt nu al aangeboden, net zoals AVelo's en Bluebikes. Het beleid moet erop gericht zijn dat soort diensten verder uit te breiden. Een belangrijke groeikans is er voor deelauto's. Vooral millennials kiezen er steeds meer voor om geen auto meer te kopen. Op die manier komt budget vrij voor zaken waar ze meer plezier aan beleven. Bovendien moeten meer en meer mensen uitkijken hoe ze hun budget besteden: vele diensten – denk maar aan de energievoorziening – wegen zwaarder op het budget. Wie niet veel kilometers met de auto aflegt, is beter af met het systeem van autodelen. In een aantal Duitse en Zwitserse steden zijn deelauto's al heel populair. Het beleid kan dit systeem faciliteren door voldoende parkeerplaatsen – zowel in de woonwijken als bij bestemmingspunten – voor deelauto's te reserveren. Dat vraagt dus om een herverkaveling van de parkeerruimte.

Door parkeren en de stalling van eigen wagens te ontmoedigen kan vermeden worden dat het autobezit en de ruimte die door die stilstaande wagens wordt bezet blijft toenemen. De minimale parkeernorm bij nieuwbouw en verbouwingen – die enkele jaren door het stadsbestuur opnieuw werd ingevoerd – wordt het best zo snel mogelijk vervangen door een maximumnorm. Mensen die geen auto willen en in de stad willen wonen moeten niet op kosten gejaagd worden om een garage te bouwen of te kopen. Dat neemt niet weg niet dat de parkeerdruk in de woonwijken te hoog is. Die druk kan weggenomen worden door er alle parkeerplaatsen op straat uitsluitend voor bewoners en hun bezoekers voor te behouden. Dat is zo geregeld in vele steden in onze buurlanden. En ja, die tweede gratis bewonerskaart wordt het best afgeschaft.

10. Conclusie

Om tot een nieuwe mobiliteit te komen die Antwerpen weer meer bereikbaar en leefbaar kan maken, is een nieuwe mobiliteitscultuur essentieel. Een cultuur waarin het delen van vervoersmiddelen maar ook van de publieke ruimte waarin we ons bewegen de norm wordt. Mobiliteit kan zo opnieuw meer deel uitmaken van het stadsleven, en de ruimte in straten en op pleinen zal niet langer door rijdend of stilstaand blik gedomineerd worden, maar door mensen die elkaar tegenkomen. Of gewoon in de straten van de stad willen verdwalen.